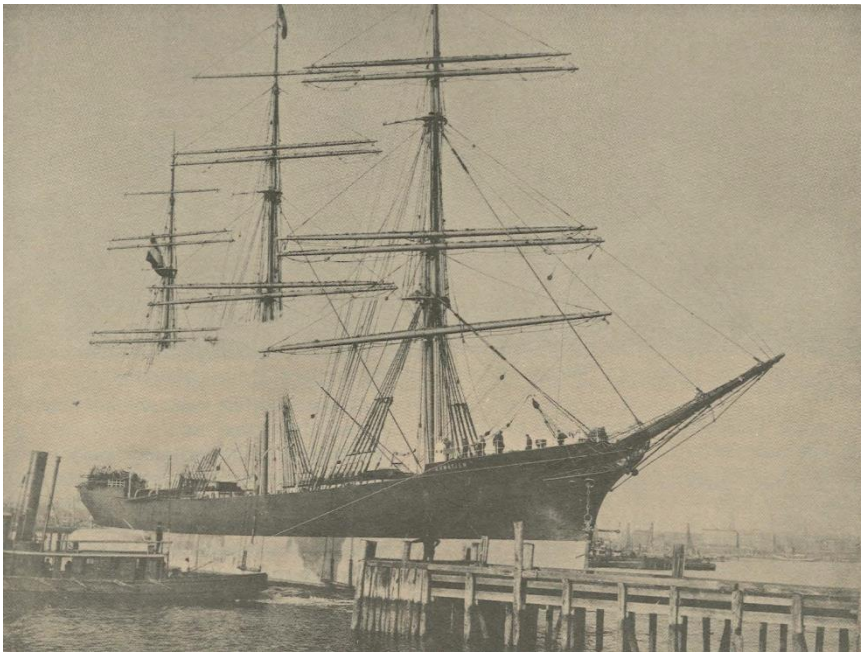
Veröffentlicht in SEA LETTER, Winter 1981, Übersetzung von Eberhard Hewicker, 2022

Christmas Afloat: My First and My Last | von Kapt. Fred Klebingat



Vollschiff D.H.WÄTJEN, gebaut 1892, war auch als Neubau bereits etwas hinter der Zeit zurückgeblieben, denn sie hatte keinen Donkey-Kessel, d.h. keine Hilfs-Dampfwinde zum Laden und Löschen, und ihr Ruder wurde noch durch Reeps bewegt und nicht durch ein modernes Schnecken-Getriebe. Die Dampfwolke stammt von dem Schlepper, der das Schiff an die Pier bugsiert, vielleicht in Brooklyn.
Foto Dr. Jürgen Meyer

Am Morgen des Weihnachtstages lief der sog. "steam schooner" COOS BAY — ein für den Holztransport umgebautes LST (Landing Ship Tank aus dem 2. WK) — vor einem zunehmenden Sturm her. Aus den Abgasleitungen röhrten die beiden Antriebsdiesel, und das Schiff hinterließ ein breites Kielwasser in der aufgewühlten See. Zur Frühstückszeit war man nur noch 30 sm vom Bestimmungshafen entfernt. Gern möchte man noch so viel wie möglich von dem Feiertag in Ruhe im Hafen verbringen. Denn eins ist sicher: an der Pier werden keine Schauerleute bereitstehen, an diesem einzigen Tag im Jahr, an dem sie nicht schuften mögen.

Regen und Seegang nehmen weiter zu, aber als es schließlich über die Coos Bay Barre geht, ist der dort stehende Seegang gar nicht so schlimm. Der Wind weht aus günstiger Richtung. Mit dem Flutstrom einlaufend braucht man nicht lange, um die Bayshore Docks mit den riesigen Haufen gestapelten Holzes zu erreichen. Die COOS BAY wird im Hafen gedreht, eine Maschine voraus, die andere zurück, und macht dann mit Backbordseite an der Pier fest.

Nach dem Ausbringen der Gangway hastet der größte Teil der Besatzung an Land, um ihren Lieben zu Hause aus der Telefonzelle einen Gruß zu sagen. Ich berichte aus einer Zeit am Ende der 1960er Jahre.

Jetzt beginnt es wie aus Kübeln zu schütten. Das ist nicht selten in diesem Teil von Oregon, selbst wenn draußen kein Sturm tobt. Ich, als Steuermann und manchmal Kapitänsablöser, entscheide mich an Bord zu bleiben und mal zu sehen, was Guy Dalton, Steward und Koch in einer Person, zum Festtag auftischen wird.

Guy, an die 60 Jahre alt, ist eines der wichtigsten Besatzungsmitglieder. Groß und schlank. Ein Mann von wenig Worten und ein Meister seines Faches. Also der beste Schiffskamerad, den man sich wünschen kann.

In der Messe hat er aufgebackt:
gebackenen Schinken und Truthahn, Soße und Stampfkartoffeln. Danach gibt es Kuchen, Kekse und Studentenfutter. Es steht eine Flasche Wein auf dem Tisch – etwas ganz und gar Ungewöhnliches – und auf der Anrichte stehen eine Menge Zutaten für alle möglichen Cocktails bereit. Falls es Leute gibt, die sich keinen Feiertag ohne so etwas vorstellen können.

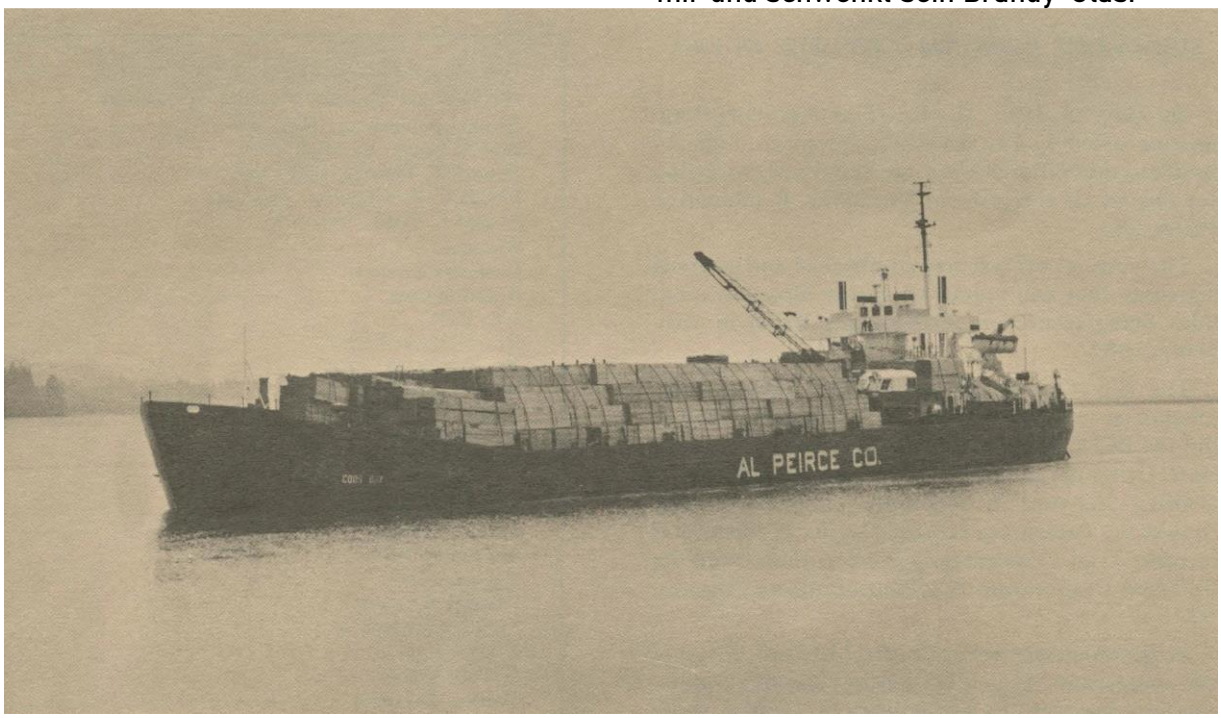
Clarence Krueger, der Hafenmeister, hatte unsere Leinen angenommen. Jetzt kommt er in die Messe.

„Frohe Weihnachten!“ wünscht er.

„Danke, nimm einen Drink!“ ruft jemand, „du siehst aus als könntest du ihn brauchen!“

„Das kann man wohl sagen“ antwortet Clarence und schüttelt das Wasser von seiner Holzfällerjacke.

Ken Lewis, der Rechnungsführer der Holzfirma, welcher die COOS BAY gehört, kommt in die Messe.



Der sog. "steam schooner" *COOS BAY* war ein Landungsschif LST (Landing Ship Tank) aus dem 2. WK, das sehr geschickt zum Holztansport zwischen Coos Bay und Süd-Kalifornien umgebaut war. Der Ausdruck "steam schooner" nimmt Bezug auf die ausgestorbene Generation der segelnden Holztransporter an dieser Küste.

„Hier ist das Bargeld, das Sie bestellt hatten“ sagt er zum Kapitän. „Sie wollen doch den Leuten bestimmt noch etwas Vorschuß auszahlen. Und: Frohe Weihnachten an Euch alle!“ Ken wird begrüßt. Dann macht es draußen auf dem Stahldeck klack, klack, klack. Das Geräusch von Eisen-beschlagenen Schuhen.

„Das muß Crumpacker sein!“

„Frohe Weihnachten“, sagt Crumpacker als er zur Tür hereinkommt. „Ich kam gerade vorbei und habe gesehen, dass Ihr an Bord seid“. Crumpacker ist der Sales Manager der Organisation. Ein sehr sparsamer Mensch, denn die Eisenplättchen unter seinen Schuhen sollen das Ablaufen der Hacken verhindern!

Allgemein herrscht gute Stimmung, schon des guten Essens und Trinkens wegen. Und natürlich auch, weil wir es noch geschafft haben, einen kleinen Teil des Weihnachtsfeiertages zu retten.

Mit einem sehr zufriedenen Gefühl, einen Kaffee vor mir, probiere ich mal den Apfelkuchen. Clarence Krueger, der erste der COOS BAY Weihnachtsgäste, sitzt neben mir und schwenkt sein Brandy-Glas.

„Sie müssen schon viele Weihnachten auf See erlebt haben“, sagt er in verbindlichem Ton. „Einige waren bestimmt schön, und andere auch wieder nicht so gut“. (Ich bin der Patriarch an Bord, 80 Jahre alt und immer noch auf See.)

Ich verstehe natürlich sofort, dass Clarence jetzt ein Garn erwartet.

„Das stimmt!“, sage ich. „Ich dachte gerade an mein erstes Weihnachtsfest auf See. Weil dieses heute wohl mein letztes Weihnachtsfest an Bord sein wird, sollte ich davon wohl mal erzählen.

Und dieses ist es, was ich ihm erzählte.

* * * *

Im May 1905 musterte ich als Decksjunge in Port Talbot, Wales, auf dem deutschen

Vollschiff „D.H. Wätjen“ an. Ich hatte schon immer zur See gehen wollen. Wahrscheinlich angeregt durch die vielfältige Schifffahrt, die ich in Kiel, meinem Geburtsort, erleben konnte. Da gab es alte Downeaster zu sehen, die im Eis-Transport von Norwegen beschäftigt waren. Sie wurden Eis-

Die Crew der „D.H. Wätjen“ allerdings auf einer anderen als der hier beschriebenen Reise. Im Vordergrund drei Decksjungen mit gekreuzten Beinen. Foto Jürgen Meyer

Clipper genannt. Eiserne Ostasienschiffe, die aus Burma Teakholz brachten, Topsegelschoner aus Portmadoc (Wales), die Schiefer zum Decken von Haus-Dächern brachten, Ostsee-Schoner und manchmal auch eine alte Brigg, die Kantsteine aus Granit brachte. Kiel besaß nämlich keine eigenen Steinbrüche. Handel und Wandel in Kiel boomten damals.

An den Kais brummte es nur so, und ich trieb mich an der Wasserkante herum. Meine Mutter wollte nicht, dass ich zur See ginge, weil das damals ein hartes und gefährliches Leben war. Sie starb aber als ich 13 war, und mein Vater, der eine gute Stellung bei der Post hatte, ging dann einige Jahre später auf meine Wünsche ein. Er sandte Bewerbungen an viele Reedereien, aber die verlangten alle, dass er für meine Anmusterung als Decksjunge zahlen sollte, 350 bis 500 Mark!

Das deutsche System als Decksjunge unter der Aufsicht der Achtergäste (Offiziere) anzufangen war dem englischen System der Apprentices nicht unähnlich. Mit wenigen Ausnahmen waren die Decksjungen, Leichtmatrosen und die jüngeren Matrosen nur an Bord, weil das deutsche Gesetz eine 12-monatige Fahrzeit auf Rahseglern (Schoner reichte nicht!) forderte, um für die Offiziersprüfung zugelassen zu werden. Und genau das wollte ich ja.

Man mußte als Decksjunge anfangen und dann als Leichtmatrose fahren bevor man schließlich zu den Herrschern der Logis auf deutschen Schiffen aufsteigen konnte indem man Matrose wurde. Drei Jahre lang mußte man sich hocharbeiten. Für jemanden, der nicht eine Offizierslaufbahn anstrebte, machte es keinen Sinn als Decksjunge auf deutschen Segelschiffen anzufangen. Dann konnte er es auf Dampfern besser haben.

Irgendjemand erzählte meinem Vater von der Reederei Wätjen in Bremen, die Decksjungen aus den Küstenländern ohne Zuzahlung annahmen. Im Gegenteil, diese Reederei zahlte sogar eine Monatsheuer von 10 Mark, während die anderen Reedereien nur 5 Mark zahlten.

Wätjen war einmal die größte Segelschiffsreederei Deutschlands. Sie besaß in den frühen 1880ern 40 Segelschiffe. Und es

waren 1905 immer noch 16 Vollschiffe und Barken.

Als wir das Kontor der Reederei in Bremen aufsuchten, war selbst ich als Junge von der Gediegenheit und Geschichtsträchtigkeit des Kontorhauses beeindruckt. Es war ein altes, von Bäumen beschattetes Backsteingebäude. Beim Eintreten fiel mir die ungeheure Dicke der Wände auf.

Ich wurde angenommen und sollte mich in England auf der „D.H. Wätjen", einem stählernen Rahsegler von 2185 BRT, melden. Damals waren die meisten Tiefwassersegler aus Stahl gebaut. Einige ältere auch noch aus Eisen. Ich fuhr auf eigene Kosten mit dem Dampfer ARGO über die Nordsee nach England. Im St. Katherines Dock in London ging ich an Land und suchte meinen Weg durch die Weltstadt zur Paddington Station, von wo mich die Great Western Railway nach Wales brachte.

Port Talbot war nicht sehr eindrucksvoll. Kohlenstaub überall, kaum Vegetation, kahle Hügel hinter einem Tide-Hafen, den die Schiffe nur bei Hochwasser durch eine Schleuse verlassen konnten. Aber Port Talbot interessierte mich ja auch gar nicht. Mir ging es um die Schiffe – die Segelschiffe! Der Hafen war voll von Segelschiffen, die Waliser Kohle für die unterschiedlichsten Industrien und Depots der Welt luden. Waliser Kohle wird von den Dampfer-Ingenieuren am höchsten geschätzt. Ein Teil der Kohle wurde gepresst und als Briketts verkauft.

Schon damals gab es eine Energie-Knappheit in der Welt. Aber sie war regional. San Francisco z.B. besaß keinerlei nennenswerte eigene Energiequellen. Seine Kohle mußte um das Kap Horn herum aus Newcastle-upon-Tyne (Wales) durch einen ständigen Strom von Segelschiffen herangeschafft werden. Andere Schiffe kamen aus Newcastle, New South Wales (Australien). Neu-England wurde von den Kohle-Bergwerken an der Chesapeake Bay und dem Delaware River versorgt. Capt. Lewis Parker, der bekannte Seefahrthistoriker, nennt das sehr zutreffend "The Great Coal Schooners of New England." Darunter war der 6-Mast-Schoner WYOMING, das größte je als Holz erbaute Schiff und mehr als 3 700 BRT groß. Sie lief 1909 vom Stapel, also 4 Jahre nach der Zeit, von der ich hier erzähle.

Die am schlechtesten mit Energie versorgte Gegend der ganzen Welt ist die chilenische Pazifik-Küste. Und dorthin sollte die „D.H. Wätjen" ebenso wie viele andere in Port Talbot liegende Schiffe die Kohle bringen. Alan Villiers sagt, dass damals (1905) zu jeder Zeit etwa 400 Rahsegler (von insgesamt 5 000 weltweit) sich auf Kap Horn Reisen befanden.

Aber wir haben nur wenige von diesen 400 gesehen. Das spricht für die ungeheure Weite der Ozeane.

Wir nahmen also eine volle Ladung Briketts und brachten die nach Pisagua und Iquique, zwei Ankerplätze an der nördlichen Chile-Küste, wo im Binnenland die Atacama-Wüste liegt. Diese Wüste lieferte den Salpeter, der auf der Heimfahrt befördert wurde. Große Mengen Salpeter wurden damals nach Europa gebracht, wo Schießpulver und Dünger daraus hergestellt wurden.

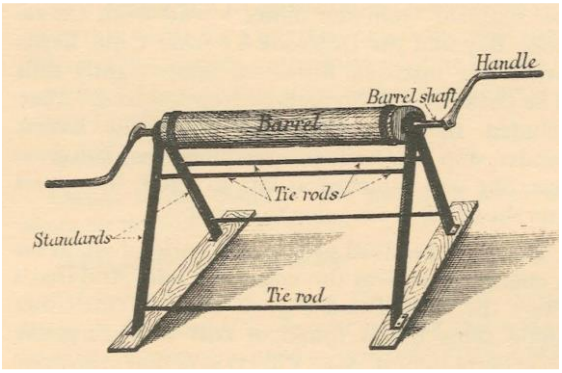
Vor Kap Horn kämpften wir 5 Wochen lang mit Sturm, Eis, Schnee und haushohen Wellenbergen. Auf dem Deck setzte sich schon grünlicher Schleim an, so viel Wasser stand ständig an Deck. Als wir ankamen, fragten wir uns: All das, nur um einen Haufen Briketts an diesen gottverlassenen Ort zu bringen?

Wir löschten also die Briketts, luden in Iquique etwas Salpeter und wurden dann nach Caleta Buena geschleppt, um dort die Hauptladung für die Heimreise zu nehmen. Dort lagen vier oder fünf Segelschiffe mit uns vor Anker. Einige löschten Kohle, andere luden Salpeter.

Alles wurde mit der Hand bewegt auf der „D.H. Wätjen". Sie war ein „hand puller", wie die Seeleute sagten. Es gab keinen Donkey-Kessel, wie auf etlichen anderen Segelschiffen schon üblich. In Pisagua und Iquique wurde jedes einzelne Brikett von Hand zu Hand in die Leichter gemannt, die sie dann an Land brachten. Es waren 3 500 t Briketts zu löschen, und jeder einzelne wog 25 Pfund. Die Dinger werden aus Kohlenstaub gepresst, dem Kohlenteer als

Bindemittel zugefügt wird. Dieser Staub bedeckt den ganzen Körper. Die Mischung aus Schweiß Kohlenstaub und Teer greift die Haut an. Dazu kommt die tropische Sonne. Bald beginnt die Haut sich abzupellen. Wenn du dir die Augen reibst, dann schwellen die zu. Jederzeit waren einige von uns arbeitsunfähig. Einige benötigten medizinische Versorgung an Land in dem sog. Hospital (Ich bezweifle, dass dieses einen solchen Namen verdiente).

Ich paßte gut auf, dass ich mir nicht die Augen rieb. Daher war ich der Einzige von uns, der die ganze Zeit in der Ladung gearbeitet hat. Ich war 15 Jahre alt als ich anmusterte und wurde dann 16. Weil ich ein kräftiger Junge war, mit fast 6 Fuß der größte an Bord, war ich der einzige Junge, der für die Ladungsarbeiten eingeteilt wurde. Na, Gott sei Dank wurden wir irgendwann mit den Briketts fertig.



Jetzt luden wir Salpeter. Zumindest war die Arbeit an der Handwinde nicht so schmutzig! Ich will diese Vorrichtung einer Handwinde mal etwas erklären. Sie wird im Volksmund auch „Dolly Winch“ genannt.

Im vorderen Zwischendeck waren drei dieser Geräte verstaut. Dort waren sie uns zwar aus den Augen, aber jederzeit einsatzbereit. Es wurde keine Farbe an sie verschwendet. Es waren reine Gebrauchsgegenstände und ohne jeden Schnörkel konstruiert. Zwei eiserne Standbeine, geformt wie ein auf dem Kopf stehendes „V“, etwa 4 Fuß hoch, waren auf Holzplanken geschraubt (3 mal 8 inch), die wiederum miteinander verbunden waren. An der Spitze trugen diese Standbeine eine hölzerne Trommel von etwa 8 inch Durchmesser, die durch eine Handkurbel auf jeder Seite gedreht werden konnte. Die Griffe der Kurbeln waren so lang, dass zwei Mann an jeder Seite als „Antriebsmotor“ wirken konnten. Ein kurzes Tau von 3 inch Umfang stellte die Bremse dar.

Diese Maschine war nicht etwa festgeschraubt oder an Deck montiert, nein, einige Säcke voll Salpeter auf die Planken gelegt wurden als ausreichend angesehen, um die Maschine an Deck zu fixieren. Fünf Männer waren nötig, um die Winde zu bedienen. Vier Mann kurbeln sich jeweils die Seele aus dem Leib, während ein fünfter gerade Pause macht und alle 40 Säcke wieder ablöst. Von der Verschanzung bis zur Luke ist eine schiefe Ebene gebaut Darauf wirkt der 2. Steuermann als Lukenmann. Das Lastseil führt von der Winde zu einem Block an der Unterrah hinauf und trägt einen speziellen Haken: ziemlich leicht, sehr spitz und im rechten Winkel gebogen. So eingerichtet, dass er auch unter Last gelöst werden kann. Ein zweiter solcher Haken befindet sich am Ende des sog. Burton [1]), ein Seil das durch einen Block läuft, der genau über der Luke aufgehängt ist. Der Burton-Mann ist häufig ein Chilene. Er kontrolliert das Absenken des Sackes vom Ende einer messingbeschlagenen Holzstange, die an der vorderen Luken-Kumming befestigt ist.

Die Strops, in denen der Sack hängt, Choker genannt, sind aus Dichtungs-Material (Hanf?). Und auch sie haben eine spezielle Form. Sie sind um die Mitte des Sackes genommen. Und es muss wirklich die Mitte sein, ansonsten fällt der Sack heraus.

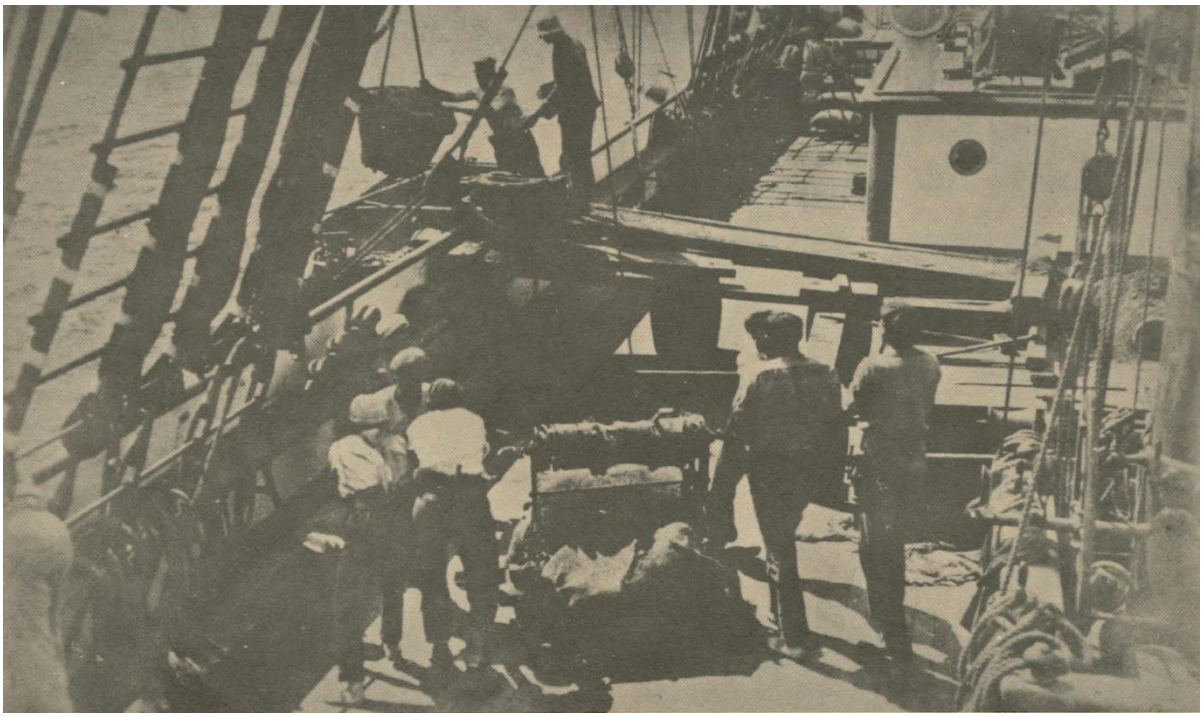
Der Mann im Leichter, Lanchero genannt, legt den Strop um den Sack; der Lukenmann fiert das Ende des Lastseiles zum Lanchero hinunter; einer der Windenmänner hält die schnelle Drehung der Seiltrommel mit dem Bremsseil genau in dem Moment an, wo der Haken die Hand

[1]) Der Burton ist ein zweites Lastseil, das durch einen über der Luke aufgehängten Block führt. Wenn der Sack durch das erste Lastseil bis über die Reling gehoben worden ist, übernimmt der Burton die Last, indem er steifgeholt und das erste Lastseil lose gegeben wird. Jetzt hängt der Sack am Burton genau über der Luke und kann in den Laderaum gefiert werden.

des Lanchero erreicht; der Lanchero hakt den Choker auf den Haken; jetzt ruft der Lukenmann „Hiev op!“.

Und nun beginnen die vier Mann an der Winde wie verrückt zu kurbeln als gälte es ihr Leben; der Sack hebt sich bis in

(Pyramide) hat. Nur an einigen wenigen Stellen wird die Ladung bis an die Bordwand gestaut, um das ganze „Gebäude“ zu stützen. Im Zwischendeck wird dann ein ähnliches „Ladungsgebirge“ errichtet.



Die Dolly Winch in Aktion an Bord der Bark INVERCAULD, zwei Jahre vor der WÄTJEN in Schottland gebaut. Man beachte Säcke, mit denen die Konstruktion an Deck fixiert worden ist. Hier arbeiten 6 Mann an den Kurbeln.

Brusthöhe des Lukenmannes; der hält den Haken des Burton in seiner linken Hand; mit der rechten Hand ergreift er den Salpeter-Sack und hakt mit der linken den Burton-Haken ein; der Burton-Mann holt den Burton steif (jetzt hängt der Sack genau über der offenen Ladeluke); der Lukenmann ruft „Let go!“; die vier Mann lassen die Windenkurbeln fahren; die Windentrommel beginnt abzulaufen (mit wild schlagenden Kurbeln); der Lukenmann reißt den Last-Haken aus dem Choker (der jetzt am Burton-Haken in den Laderaum gefiert wird) und fiert ihn zum wartenden Lanchero hinunter.Nun beginnt das gleiche Spiel von vorne. Jeder Sack wiegt 100 kg oder 2 Zentner! Eine Salpeter-Ladung ist schwer. Deswegen muß das Gewicht im Laderaum gut verteilt werden. Die Säcke werden Lage für Lage sauber gestaut. Jede Lage etwas weiter nach innen als die vorherige, so dass der ganze Berg am Ende die Form eines Hausdaches

„Aber, Moment mal, mein Kaffee ist kalt geworden. Es ist eben eine lange Story!“ Ich erhob mich. „Gebt mir doch einen neuen Kaffee und noch ein wenig von dieser guten Apfel-Pastete“

„Du erzählst uns von den guten alten Zeiten“ meinte Clarence. „Du sagst es!“ antworte ich. „Zehn Stunden Salpeter-Winde drehen. Und das unter tropischer Sonne! Ich überlege manchmal wieviel PS wir wohl entwickelt haben, um den Sack in der üblichen affenartigen Geschwindigkeit zu hieven. Und ich habe vergessen wie viele Säcke zu einer vollen Ladung gehörten“.

Aber laßt mich erzählen wie wir überhaupt an diesen üblen Platz gekommen waren. 1905 ist das Jahr, welches Basil Lubbock in seinem Buch „Last of the Windjammers“ das erste in einer Reihe von drei desaströsen Jahren vor Kap Horn nennt, mit großen Verlusten an Schiffen und Menschenleben.

Alan Villiers legt seinem neuen Buch „The War with Cape Horn“ ebendasselbe Jahr 1905 zu Grunde. Er sagt, dass in diesem

Schicksalsjahr 50 Rahsegler vor Kap Horn beschädigt oder zur Umkehr gezwungen wurden.

Wm. H. S. Jones gibt in „The Cape Horn Breed“ eine erschütternde Beschreibung von dem, was dem Vollschiff BRITISH ISLES zustieß, als es unter Kpt Barker in hohe südliche Breiten kam. Wir lagen in Pisagua, als das Schiff dort ankam. Einige von der Besatzung hatten durch Erfrierung Hände oder Füße verloren. Es war furchtbar. Auch einige Tote hatte es gegeben. Auf „D.H. Wätjen“ war so etwas nicht vorgekommen. Sie war ein gut geführtes und gut instandgehaltenes Schiff. Aber Trotzdem konnten wir nicht erwarten, in einem solchen Winter wie 1905 ohne Schwierigkeiten davonzukommen.

Seit Erreichen der Breite des La Plate hatten wir schon begonnen uns auf das „Cape Stiff“ (ein Schmähwort der Seeleute für Kap Horn) vorzubereiten. Die alten, vielfach geflickten Passatsegel waren durch unser bestes Stell Segel ersetzt worden. Viele davon waren nagelneu. Ein gut ausgerüstetes Segelschiff wie das unsere besitzt drei Stell Segel und vielleicht zusätzlich noch einen vierten Satz Unter-Marssegel.

In den Passaten wurden die Fußpferde und Blöcke überholt, und das laufende Gut, wo nötig, erneuert. Südlich des La Plata wurden die Reserve-Spieren an Deck mit zusätzlichen Laschings gesichert und die drei Luken mit einer Schicht dicker Holzplanken (3 x 12 inch) abgedeckt, damit die See sie nicht einschlagen kann. Jeder Lukenkeil erhielt eine Unterlage aus einem Stück Segeltuch, das dann herumgelegt und mittels Segelnadel zusammengenäht wurde. Damit sollte verhindert werden, dass der Keil durch Seeschlag herausgewaschen wird, und so die Lukenpersenning sich löst. Von vorne bis achtern wurde ein stählernes Manntau gespannt, damit man etwas zum Festhalten hatte, wenn man bei schwerem Wetter längs Deck gehen mußte. Als wir dann in die Nähe von Kap Horn kamen, wurde das Ruder immer von zwei Mann besetzt und zwei weitere Männer bedienten die Entlastungs-Taljen, die auf beiden Seiten in das Steuerrad eingehängt wurden.

Obwohl „D.H.Watjen“ (gebaut 1892) noch relativ neu war, war sie doch bereits etwas hinter der Zeit zurückgeblieben, denn sie hatte keinen Donkey-Kessel, d.h. keine Hilfs-Dampfwinde zum Laden und Löschen, und ihr Ruder wurde noch durch Ruderreeps bewegt und nicht durch ein modernes Schnecken-Getriebe. (Ich weiß, dass sie später einen mobilen Donkey bekam, der von Luke zu Luke gefahren werden konnte). Die Ruderreeps waren mit Teakholz-Abdeckungen geschützt. Das war alles ziemlich altmodisch. Ein großer Nachteil war, dass der Schlag einer See gegen das Ruderblatt durch die Ruderreeps direkt in voller Stärke auf den Rudergänger übertragen wurde. Die Entlastungstaljen waren als „Preventer“ getakelt. Auf jeder Seite passte ein Mann auf den Rudergänger auf und fierte oder holte seine Talje entsprechend. Das verhinderte, dass der luvseits stehende Rudergänger über das Rad hinweg und auf der anderen Seite an Deck geschleudert wurde, wenn eine See gegen das Ruderblatt schlug, und das Rad zu kreiseln begann.

Auf der „Wätjen“ wohnten wir Decksjungen nicht im Logis mit den Leichtmatrosen und Matrosen zusammen, sondern wir vier besaßen ein eigenes Deckshaus hinter dem Großmast und von der Poop aus einsehbar, genau wie es auf englischen Schiffen für die Apprentices üblich war. In England nannte man dieses Haus das „Halbdeck“. Bei schönem Wetter eine ganz brauchbare Behausung, aber der übelste Platz auf dem ganzen Schiff, wenn schlechtes Wetter herrschte. Genau hier stiegen die meisten Seen ein, wenn das Schiff beigedreht lag. Es gab eigentlich keinen Moment, wo wenig genug Wasser an Deck stand, dass wir den Raum betreten oder verlassen konnten.

In den damaligen Zeiten waren Türen nicht wasserdicht, schön mit Gummidichtungen und Vorreibern. Einen Teil unserer Freiwache mußten wir damit zubringen, unseren Wohnraum leer zu schöpfen. Wir mußten dabei einen Moment abpassen wo wir den oberen Teil der Tür öffnen konnten,

um die Pütz an Deck auszuleeren. Die Fugen des unteren Türteiles hatten wir mit Werg ausgestopft, um wenigstens einen Teil des Wassers der Drake Passage aus unserer Behausung fernzuhalten.

Aber nicht nur das. Wir mußten dazu noch unsere Mahlzeiten von der Kombüse im vorderen Deckshaus holen. Immer wieder wurde uns das Essen dabei aus der Hand gerissen oder gewaschen und war verloren bevor wir es durch die Tür des Halbdecks in Sicherheit bringen konnten. Es gab keine Laufbrücke, oder „Katzensteg", von vorn nach achtern. Wir lebten an einem üblen und gefährlichen Ort.

Die Seeleute vorne im Logis sahen unsere Schwierigkeiten. Die „Wätjen" hatte auf dieser Reise eine gute Besatzung. Wie immer waren auch einige „Troublemaker" dabei, richtige „Advokaten". Aber im Allgemeinen sind Seeleute gutherzig und kameradschaftlich. Sie nahmen uns in ihr Logis, wo wir in den Kojen der augenblicklich wachhabenden Leute liegen durften. Das war schon eine große Verbesserung für uns, obwohl man nicht meinen muß, so ein Logis sei ein schöner Aufenthaltsort. Einiges Seewasser schwappt immer über den Fußboden. Es gab keinen Ofen, und die Stahlträger unter der Decke triefen ständig von Schwitzwasser, so dass es in den Kojen feucht ist. Aber verglichen mit dem Halbdeck, aus dem wir geflohen waren, war es das reinste Paradies. Die Kombüsentür war nur 10 Fuß vom Logis entfernt, so dass man Chance hatte das Essen noch warm und nicht verdünnt mit Salzwasser ins Logis zu bringen.

Im Verlauf der Reise hatte das Schiff eine Schlagseite entwickelt. Das beruhte darauf, dass unsere Brikett-Ladung durch die Schiffsbewegungen langsam zerrieben wurde. Wenn wir auf Steuerbord-Halsen lagen, rutschte die Ladung nach Backbord, und umgekehrt wenn wir über Stag gingen. Im Zwischendeck war ein fuß-breiter Freiraum zwischen der Ladung und der Bordwand entstanden.

Als das passierte, was ich nun erzählen will, segelte unser Schiff auf Steuerbord-Bug. Wir hatten gerade unseren Morgen-Kaffee getrunken, und ich wollte im Logis die Tassen abwaschen – eine Arbeit die auf deutschen Schiffen immer die Jungen tun müssen. Durch den geöffneten oberen Teil der Logis-Tür sah ich, dass das Schiff im Moment ruhig lag, und dass im Lee-Wassergang zwei Fuß Wasser standen. Ich öffnete also den Riegel der unteren Tür-Hälfte, trat an Deck und schloß die Tür wieder hinter mir (dazu mußte ich hinter mir an die Innenseite der Tür greifen) und lief über Deck, um meine hölzerne Pütz im Wassergang zu füllen. Genau in diesem Moment holte das Schiff gewaltig nach Lee über, wohin wir ja bereits Schlagseite hatten! Ich sah nach oben und blickte auf eine solide Wand grünen Wassers 10 Fuß über mir.

Als die Seeleute im Logis das Überholen des Schiffes fühlten, schlossen sie blitzartig den oberen Teil der Tür, damit nicht das ganze Logis ausgewaschen würde. Sie könnten mich ja später retten, mögen sie wohl gedacht haben.

Ich war ausgesperrt. Ich konnte nicht zurück ohne auf dem schrägen Deck den Halt zu verlieren. Und dann hätte ich noch an dem Öffnungshebel der Tür fummeln müssen, ich weiß nicht mehr ob es ein Ring oder ein Griff war. Dafür hätte ich keine Zeit gehabt.

Als das Schiff in die hohen Breiten kam, wurden Vorkehrungen an den Brassen getroffen, damit die Männer auch an die Brassen konnten, wenn Seen über das Hauptdeck schlugen. Die Besanbrassen wurden vom Großmast an die Reling Vorkante Poop verlegt. Die Vorbrassen wurden auf beiden Seiten an eine Spiere geführt, die zwischen Verschanzung und Achterkante Back festgelascht war. Und diese Brassen waren gerade erreichbar für mich. Ich ergriff sie, direkt bevor die große See an Deck stürzte.

Eine schiere Unendlichkeit war ich unter Wasser. Ich war nahe daran zu ertrinken. Auf dem eigenen Vordeck! Jedenfalls hatte ich das Gefühl zu ertrinken. Ich hielt mich eisern an den Brassen fest während ich vom eisigen Kap Horn Wasser umhergeschleudert wurde. Das Schiff brauchte eine ganze Zeit, um sich von den Wassermassen zu befreien. Während dieser Zeit

konnte mir niemand zu Hilfe kommen.

Natürlich überlebte ich. Sonst würde ich ja nicht hier sitzen. Schließlich drangen sie zu mir vor, der ich entsetzt, vor Kälte zitternd und Salzwasser spuckend an den Brassen hing. Das ist mein Andenken an das berühmte Kap Horn, das ich nie vergessen werde.

Wir hatten auf der „Wätjen“ einen exzellenten Koch. Ein Mann, so gut wie man ihn sich für die Kombüse eines europäischen Segelschiffes nur wünschen konnte. Er war schon mehrfach aus seiner Kombüse herausgespült worden. Auf der „Wätjen“ war die Kombüse, genau wie auf vielen anderen Segelschiffen auch, ein enger Durchgang, der quer durch das ganze Deckshaus führte [2]). Deswegen benutzte man bei Schlechtwetter immer die Lee-Tür. Alle Türen des Deckshauses waren horizontal zweigeteilt. Man konnte eine obere und eine untere Hälfte öffnen. Wenn der Koch es bei Schlechtwetter für vertretbar hielt, öffnete er den oberen Teil der Lee-Tür, um etwas frische Luft zu haben.

Aber es konnte manchmal passieren, dass eine ungewöhnlich große See das Deck überflutete, durch die offene Türhälfte in die Kombüse strömte und das Herdfeuer auslöschte. Ich habe einige Male selbst gesehen wie die Kombüse bis Oberkante Herd voll Seewasser lief!

Aber unser Koch wußte sich zu helfen. Kombüse vollgelaufen? Ein Eimer zum Ausschöpfen war schnell zur Hand.

Einmal ging ich gerade über das Achterdeck als eine große See einstieg. Die Kombüsentür muß offen gestanden haben, denn aus dem Kombüsenschornstein quoll eine weiße Dampfwolke. „Da verschwindet gerade unsere Hoffnung auf warmes Abendessen“ hörte ich den Kapitän sagen. Aber nein, der Koch schwang eifrig den Eimer; unter den Deckenträgern hatte er irgendwo etwas Anmachholz versteckt und mit einem Schuß Kerosin war das Herdfeuer bald wieder im Gange. Wir alle (und vor allen Dingen der Kapitän) bekamen ein warmes Abendessen! Niemals hat dieser wunderbare Koch uns in den fünf Wochen vor Kap Horn ohne warmes Essen gelassen.

Unter diesen Umständen waren die Bodenfliesen in der Kombüse zu schlüpfrig, um darauf fest zu stehen. Also hatte er eine Planke mit Querleisten von einer Tür bis zur anderen gelegt. Seine Töpfe waren alle sehr hoch und sie waren auf dem Herd gut festgelascht. Er brauchte diese hohen Töpfe, weil sonst bei starkem Überholen des Schiffes der Inhalt auf die Herdplatte gelaufen wäre.

Im Ruderhaus des „Steam-Schoners“ ROLANDO. Der 1.Steuermann Fred Klebingat (rechts) überwacht den Rudergänger. Wie die COOS BAY war auch die ROLANDO ein für den Holztransport umgebautes LSM aus dem 2. WK (LSM, Landing Ship Medium)

Dieser Koch unterstützte uns sogar beim Trocknen unserer ewig nassen Kleidung. Einer der Decksjungen, nicht ich, war eingeteilt, das Feuer im Kombüsenherd auch nachts in Gang zu halten. Das war ungewöhnlich. Die Köche auf Segelschiffen hatten es normalerweise nicht gern, wenn die Decksbesatzung die Kombüse „mitbe-

[2]) auf einem Westküstenschoner sah ich einmal, dass die Kochs-Kammer eine Verlängerung der Kombüse war. Die Kombüse ging dann nicht quer durch das Deckshaus.

nutzte“. Sie schlossen ihr Reich ab, wenn sie Feierabend machten. Ich bin sicher, dass es auf der „Wätjen“ eine Absprache zwischen Kapitän Gerdes und dem Koch gab, den Kombüsenherd auch nachts durchzuheizen, damit die Leute ihre Klamotten trocknen konnten. Gerdes kümmerte sich sehr um seine Leute.

Der Koch holte sich den Proviant wie er ihn gerade brauchte. Auf deutschen Schiffen war es üblich, dass der 2. Steuermann den Proviant verwaltete. Er wurde deswegen „Speckschneider“ genannt. Auf unserer „Wätjen“ hatte auch der 2. Steuermann großen Respekt vor dem Koch. „Der Mann kann den Proviantraum ausfegen und daraus einen Pudding machen!“ sagte er.

Der Koch verstand es von dem vorhandenen Proviant den allerbesten Gebrauch zu machen. Wenn das Schiff eine schnelle Reise macht: gib etwas größere Portionen raus. Auf langsamen Reisen gib weniger raus. Bei Ankunft im Zielhafen sollte gerade alles verbraucht sein.

Auf der „Wätjen“ war es also so, dass der 2. Steuermann nur die Margarine zuteilte. (Gemäß Speiserolle stand uns „Butter oder beste Margarine“ zu). Die Jungen gingen einmal die Woche nach achtern um ihre Zuteilung zu empfangen. Und die Leichtmatrosen gingen und holten die Portionen für die Logis-Bewohner.

Also, um die und die Zeit an dem und dem Tag gehst Du zum Proviantraum. Der 2. Steuermann wiegt die Portionen ab, in irgendeiner alten Dose. Vier Jungen, ok, also eine Dose, die 4 Pfund fassen kann. Dann vier kleinere Dosen, um es später aufzuteilen. Der Margarine-Vorrat wurde in der Koje oder in der Seekiste aufbewahrt.

Der Koch stammte aus Bremerhaven. Er war ein Mann in den vierzigern. Er war schon mal Koch auf einem Kabelleger gewesen. Mein Wachkamerad Willie stammte auch aus Bremerhaven. So waren wir beim Koch gern gesehen. Wenn wir beide Wache hatten, sagte der Koch manchmal bei Feierabend um 8 Uhr abends: „langt mal durch die Lee-Tür!“ Und da fanden wir dann einige Brötchen mit Salon-Butter bestrichen, oder ein Extra-Stück kaltes Fleisch. Danach schloß er dann die Kombüsentür ab. Nachts war die Kombüse bei gutem Wetter immer abgeschlossen.

Viele Seefahrt-Stories beschreiben Jan-Maat als pfeiferauchenden und sich im Passat ausruhenden Nichts-Tuer. Aber es konnte auch ganz anders zugehen. Auf Langreisen wird das Leben ganz schön eintönig. Und wenn dann ein „Troublemaker“ an Bord ist, können sich die Dinge zuspitzen. Wenn jemand sich aufregen will, warum nicht mal dem Koch am Zeuge flicken? Egal wie gut der seine Arbeit macht…

Eines Tages wollte die Besatzung der „D.H. Wätjen“ dem Koch zu Leibe. Zufällig hatte der gerade Hefe angesetzt und füllte diese in Flaschen. Als die Troublemaker an der Kombüsentür erschienen, schlug der Koch blitzschnell einer Flasche den Boden ab. Den Flaschenhals in der Hand wedelte er mit der scharfzackigen Waffe in Richtung der Störenfriede: „Zurück, ihr Bastarde!“ Und sie wichen zurück. Und niemals hinterher ist jemand dem Koch zu nahegetreten oder hat es ihm gegenüber an Respekt fehlen lassen.

Ich muß jetzt etwas mehr von dem chilenischen Hafen erzählen, dem wir uns so mühsam näherten wie eben beschrieben, um dort unsere Rückladung in die Heimat zu laden. Caleta Buena. Der steile Anstieg der Kordillere (fast senkrecht) beginnt direkt an der Küste. Es gibt nur einen schmalen Streifen am Strand, auf dem die Lagerhäuser, die Arbeiter-Wohnungen und ein oder zwei Kneipen stehen, sog. Cantinas. Alles ist knochentrocken, es ist brütend heiß. Es gibt keinen Grashalm, noch nicht einmal einen Kaktus. Jahrelang fällt kein Regen. Wenn mal ein Wunder passiert, und es wirklich regnet, dann überziehen sich die Berge mit einem Blumen-Meer. Aber in kurzer zeit ist alles wieder verwelkt.

Der Salpeter wird aus der Atacama-Wüste durch eine Schwerkraftbahn an den Strand heruntergebracht. Ein voller Waggon zieht einen leeren oder nur leicht beladenen Waggon nach oben.

Um deutlich zu machen wie verlassen und

grausig diese Küste ist, erzähle ich, dass wir vier Jungen nur drei Stunden an Land und heilfroh waren dann wieder an Bord zu kommen. Stellt euch mal vor: vier abenteuerlustige Jungs. Es war in Iquique, der größten Stadt in dieser Gegend. Wir kauften etwas Schokolade und Dosenmilch. Der Ort ließ uns genauso verwelken wie die Blumen.

Es gab nicht einmal einen ordentlichen Landungssteg in Caleta Buena. Aus einem Ruderboot an Land zu kommen war schon gefährlich. Von einem Balken an der Landungsstelle hing ein dickes Tau herab. Wenn das Boot sich mit der Dünung hochhebt . . . dann schnappe das Tau und schwinge dich auf die Pier!

Kapitän Gerdes wollte einmal von Land an Bord zurückkehren. Er griff das Tau, ließ es aber im falschen Moment los, als nämlich das Boot gerade in der Dünung wegsackte. Er fiel 6 Fuß runter und brach mit einem seiner Füße durch die schöne, kunstvolle Teak-Gräting am Heck der Kapitäns-Gig. Unser alter Zimmermann hatte eine Menge zu grollen über ungeschickte Kapitäne, die schöne Grätings zerbrechen, nur um hart arbeitende Zimmerleute zu ärgern.

Der Zimmermann der „D.H. Wätjen“ war 72 Jahre alt. Er wusch sich nie. Wenn ein Hemd verbraucht war, zog er ein anderes an – indem er es auf die linke Seite zog, dass man die Abnutzung nicht so sehr sehen konnte.

Alle ließen ihn in Ruhe. Bis darauf, dass manchmal der Kapitän ihn von seinen leichten Zimmermannsarbeiten abrief und in die Masten jagte, um den anderen beim Segelbergen zu helfen. Das mochte er gar nicht. Er hatte sich einen eisernen Karabiner-Haken geschmiedet, den er mit Webeleinen-Gut um seinen Körper befestigte. Beim Auslegen auf der Rah hakte er sich damit am Jackstag fest. Eine Vorform des später erst aufkommenden Sicherheitsgurtes bei Industrie-Arbeitern.

Als Weihnachten herankam, waren wir immer noch beim Laden. Der Koch tat sein Bestes diesen Feiertag gebührend zu würdigen. Meine Schwester hat erst kürzlich einen Brief wiederentdeckt, den ich am 27.12.1905 an meinen Vater geschrieben habe:

. . . es gab reichlich Essen. Am Weihnachtsabend gab es einen Punsch (von Rum, spendiert von Kpt. Gerdes), und der Koch hatte einen Klöben gebacken. Da hatte er Zitronensaft, Milch, Zucker und etwas Salon-Butter drin. Jeder von uns Jungs bekam eine Scheibe. Und die schmeckte uns besser als der Christ-Stollen von Bäcker Lindemann mit seinen Rosinen und Johannisbeeren. Es war eine große Scheibe mit viel Feige und Walnuß drin. In Iquique habe ich eine Dose Kakao, zwei Dosen Kondensmilch und etwas Zucker gekauft. Davon ist noch etwas übrig. Am ersten Weihnachtstag bekamen wir einen Teekessel voll Wein. Einige von der Besatzung waren betrunken. Wir Jungens bekamen eine Tasse Grog. Nachmittags kamen die Leute achterraus, um dem Kapitän Frohe Weihnachten zu wünschen: „Wir wünschen Ihnen Frohe Weihnachten, aber es ist ziemlich trocken hier“. Der Kapitän lachte und gab zwei Flaschen Rum heraus.

Zum Weihnachts-Mahl hatte der Koch Backobst gemacht und gab uns Trocken-Kartoffeln dazu. Außerdem gebratenes Dosen Corned Beef (ein Gericht, dass wir normalerweise „Kabelgarn“ nannten). Mit der Tasse Grog intus und nach diesem Festmahl, konnte man uns vier Jungs eine Zigarette rauchend auf unseren Seekisten sitzen sehen. Wir leben nun wieder im Halbdeck, keine Seen krachen gegen die Tür. Wir sind bester Laune.

Natürlich dürfen Jungen auf deutschen Segelschiffen nicht rauchen. Otto Gau, unser Steuermann, schaut in die Tür: „Frohe Weihnachten!“ sagt er. „Raucht nur eure Zigaretten, Ich hoffe sie schmecken euch“. Das war Behaglichkeit auf der „D.H. Wätjen“.

Aber in Deutschland gab es ja zwei Weihnachtstage. Also auch auf deutschen Schiffen! Am zweiten Weihnachtstag morgens erschienen der chilenische Stauer, der Burton-Man und der Mann, der die Säcke im Laderaum handhabt. In der Ferne waren schon die Lichter eines herankommenden Leichters zu erkennen.

Kapitän Gerdes wandte sich an seinen 1. Steuermann: „Wir werden heute arbeiten müssen, so leid es mir tut. Aber lassen Sie die Leute zutörnen!“

“Turn to!” rief der Steuermann. „Aber heute ist Weihnachten. Und an Weihnachten wird nicht gearbeitet!“ entgegnete Ernst, der Wortführer im Logis.

Sagt Gau: „Wir können doch den Leichter nicht zurückschicken! Ihr müßt arbeiten.“.

„Vergessen Sie es. Wir arbeiten nicht an Weihnachten!“

Kapitän Gerdes ruft die Mannschaft achteraus: „Ihr könnt doch die Arbeit nicht verweigern. Ihr werdet ins Journal eingetragen. Das kostet euch eine Monatsheuer!“

„Wir arbeiten nicht an Weihnachten! Dabei bleibt es.“ sagt Ernst.

Jetzt ist der Leichter aber schon längsseits. Er muß entladen werden. Da die Mannschaft es nicht tun will, werden die Jungs herangezogen. Und die nicht Wache gehenden „Unteroffiziere“. Vier Jungs bemannen der Winde, unterstützt vom alten Zimmermann und dem Steward. Es geht nur langsam voran. Die Hilfe des Zimmermannes ist unerheblich, und Willie, mein Wachkamerad ist nicht gerade einer der kräftigsten. Deswegen war er auch bisher nicht bei den Ladungsarbeiten eingesetzt worden. Soweit ich mich erinnern kann, hatten wir bis zum Abend zwei Leichter gelöscht.

Abends gehörte ich zu der Boots-Besatzung, die Kapitän Gerdes an Land ruderte. „Das war doch mal ein schönes Weihnachtsfest für euch Jungs“ sagte er, „ihr habt drei Mark verdient“.

Drei ganze Mark für 12 Stunden Schufterei an der Winde unter tropischer Sonne! Drei Mark waren nach damaligem Wechselkurs 75 Cent. Gut, wir waren dem Alten sehr dankbar, dass er uns diese Chance gegeben hatte. Der ganze Tag zählte als Überstunden.

Normalerweise arbeiteten wir jeden Tag zwei Überstunden. Ich verdiente in den zwei Überstunden mehr als in den acht Stunden regelmäßiger Arbeitszeit[3]). Die Matrosen bekamen 40 Pfennig pro Überstunde, die Jungs 30 Pfennig. Ich kann bis heute nicht einsehen, warum ich als Junge, der an der Winde als volle Kraft eingesetzt wurde, zehn Pfennig weniger bekam als die Matrosen. Besonders weil ich wirklich etwas leistete, während einige Matrosen es an der Winde langsam angehen ließen. Aber ich dachte nicht einmal daran aufzugeben. Dieses war mein erstes Schiff, und ich war fest entschlossen in meinem Beruf Erfolg haben!

Nach dem 2. Weihnachtstag zogen Ernst und Carl, die Wortführer der Mannschaft, einen neuen Trumpf aus dem Ärmel. Der Alte hatte ja angekündigt, sie wegen Arbeitsverweigerung im Journal einzutragen. Nun wollten sie gleichziehen – und meldeten sich beide krank. Der Alte ließ von Land den Doktor kommen, um den erfundenen Symptomen auf den Zahn zu fühlen. „Was auch immer es ist, ich habe so etwas noch niemals vorher gesehen“ war dessen Aussage.

* * * *

„Was für ein Weihnachten!“ meinte Clarence Krueger, im gemütlichen Salon der COOS BAY sitzend. „Begangen mit etwas, das wir heute „Labor Beef“ nennen würden“.

„Nun, es war nicht das schlechteste Weihnachten, immerhin hatte ich drei Mark verdient“.

„Na hör mal, 75 Cent, das ist so gut wie nichts.“

„Es ist schon etwas, wenn deine Tagesheuer etwas mehr als 8 Cent beträgt“.

„Acht Cent pro Tag?“

[3]) *Am Ende Reise bei der Auszahlung vor dem deutschen Konsulat in Dünkirchen wurden mir 132 Überstunden bezahlt, á 30 Pf, zwei Stunden jeden Tag (nach deutschem Gesetz mußten Ladungsarbeiten in den Tropen über 8 h als Überstunden vergütet werden). Ohne die 10 Stunden an Weihnachten hatte ich 63 Tage in der Ladung gearbeitet. Plus Weihnachten also 64 Tage. In dieser Zeit hatte ich, ohne einen Tag auszulassen, von Hand 7000 t Ladung bewegt: die ausgehende Kohle-Ladung Brikett für Brikett, und die heimgehende Ladung mit einer eisernen Handwinde.*

„Acht Komma Fünf, um genau zu sein“.

Die Zahl war so gering, dass Clarence eine Bemerkung über meine heutige Heuer machte, die ich jetzt am Ende meiner Seefahrtzeit verdiente. Statt der 10 Mark im Monat, die ich als Decksjunge auf der „D.H. Wätjen“ bekam, verdiente ich jetzt 1 485 $ wenn ich als Ablöse-Kapitän auf der COOS BAY fuhr.

Ich sagte: „Aber Geld. . . , ich will Dir mal sagen, was mir mehr wert war als all das Überstundengeld. Obwohl ich nicht leugnen will, dass ich mich über das Geld gefreut habe. Auf der Heimreise sagte Kapt. Gerdes als ich gerade vorüberging: „Steuermann, der Mann hat mehr Überstundengeld verdient als jeder andere von unserer Mannschaft“. Das war das erste Mal, dass ich als Mann angesehen wurde. Da fühlte ich mich das erste Mal erwachsen. An jeder Tonne Briketts und Salpeter hatte ich Anteil gehabt.“

Nach einer Pause sagte ich: „Seit der Zeit haben wir ganz schöne Fortschritte im Laden und Löschen gemacht. Wir haben jetzt einen Diesel-Kran an Deck der COOS BAY und Gabelstapler im Laderaum zum Bewegen der Ladung. Kein Chilene mehr, der es gelernt hat mit einem Zweizentnersack auf dem Rücken herumzulaufen.“

Clarence setzte an: “Es gibt da einen Unterschied. . .“

„Ja, es gibt einen Unterschied“, unterbrach ich ihn, „damals in Caleta Buena konnte ich nach vorn schauen, ein ganzes Leben lag vor mir. Es war der Blick eines Jungen. Jetzt kann ich nur zurückblicken, das Leben liegt hinter mir. Es wird keine Weihnachten an Bord mehr geben. Die Tage meiner Seefahrt sind fast zu Ende.“

„Welches Weihnachtsfest war das glücklichste?“ fragte Clarence, um das Thema zu wechseln.

„Dieses jetzt ist ein ziemlich gutes. Guy kocht guten Kaffee, und haben Sie den Apfelkuchen schon mal probiert?“

„Na, Sie sind ja leicht zufriedenzustellen. .“

„Ja, nach all dem bin ich nun hier angekommen.“

„Und Sie würden nicht lieber auf der „D.H. Wätjen“ im Halbdeck auf Ihrer Seekiste sitzen, ein gutes Essen intus und eine verbotene Zigarette rauchen. Mit dem ganzen Leben noch vor sich?“

„Nein, eigentlich nicht. Es gibt noch einen anderen Aspekt. Bill Adams, der See-Schriftsteller hat das sehr gut ausgedrückt.“

Ich erhob mich und ging in meine Kammer, um das Zitat zu holen.

„Wenn ein Mann seine Jugend und den besten Teil seiner Mannesjahre auf See verbracht hat, dann besitzt er eine große Bilder-Galerie, die er durhwandern und betrachten kann, wenn er alt ist und darauf wartet abgerufen zu werden.“

Clarence nickte und lächelte: „Guy, ich glaube, ich möchte Fred mit einem Stück dieses Apfelkuchens Gesellschaft leisten.“

* * * *

Über den Autor

Kapt. Fred K. Klebingat wurde 1889 in Kiel geboren. In dieser Weihnachts-Story erzählt Klebingat von dem Beginn seiner Seefahrtzeit. Der Autor hat für das San Francisco Maritime Museum — jetzt National Maritime Museum, insgesamt acht solche Tatsachen-berichte geschrieben. Fünf dieser Weihnachts-geschichten sind vom Bernice P. Bishop Museum in Honolulu in einem Buch mit dem Titel „Christmas at Sea“ veröffentlicht worden.

Fred Klebingat (1966)

„Ich war schon früh der Meinung es müsse auch eine Seefahrt geben, bei der man nicht im Winter um Kap Horn fahren muß“ schrieb Kapt. Klebingat einmal. Er fand diese Seefahrt auf den Schnittholz fahrenden Schonern und Barkentinen an der Pazifik-Küste und brachte es dort bis zum Kapitän.

Seine erste Reise als Kapitän führte von Kobe nach Manila auf der exotischen, niederländischen Bark „Chin Pu“, Teak-Planken auf Eisenspanten. Die Ladung bestand aus leeren Gin-Flaschen und Säure in Korbflaschen an Deck. Als Passagier war Mr. Millman dabei, „Reckless Ross” genannt, der erste Mensch, der mit einem Motorrad im Inneren eines Holzfasses herumfahren konnte. Das Fass und das Motorrad reisten im Laderaum mit! Mr. Millman mußte rechtzeitig zum Karneval in Manila sein.

Das war 1918, nachdem Klebingat zwei Jahre als 1.Steuermann auf dem Vollschiff FALLS OF CLYDE gefahren war. Später hat er dann mit der Viermast-Bark STAR OF POLAND den Schiffbruch an der japanischen Küste miterlebt.

1919 übernahm Kapt. Klebingat das Kommando auf dem Viermast-Schoner MELROSE und blieb dort bis Mitte der zwanziger Jahre. Die MELROSE war der letzte reguläre Southseasman, der Schnittholz von San Francisco nach Fiji und Tonga brachte. Auf der Rückreise wurde Kopra in Rotuma, Tonga, Niuafoo und Niuatobutabu geladen. Klebingat hat über diese Zeit in einem Artikel in SEA HISTORY 038, Winter 1985-86, „A One-Trip Command That Lasted Six Years“ berichtet.

Die 30er Jahre hindurch skipperte er große Schoner-Yachten in der Südsee. Den 2. Weltkrieg verbrachte er im Kommando von Tankern und Liberty Ships sowohl im Pazifik, wie auch im Atlantik. Nach dem Krieg fuhr er zwanzig Jahre lang auf den letzten „Steam Schooners“ wie hier beschrieben.

Kapt. Klebingat hat die hier veröffentlichte Geschichte im Alter von 91 Jahren geschrieben.

PORTLAND OREGONIAN
Tuesday April 2, 1985

OREGONLIVE The Oregonian

Seafarer Klebingat dies at 95

COOS BAY (AP) — Capt. Frederick K. Klebingat, whose seafaring career went from rounding Cape Horn in a squarerigger to skippering Liberty ships in World War II convoys, died in a hospital Sunday following a heart attack. He was 95. Klebingat is survived by a dughter-in-law, Mary Klebingat of La Mirda, Calif., and two grandchildren.